numer 8 (43) - sierpień 2011



miesięcznik Zarządu Transportu Miejskiego

NOWE BILETY

NIM NASTANIE **NOWA TARYFA**

BISTRO W TRAMWAJU

AKTUALNOŚCI

- NIM NASTANIE NOWA TARYFA 3-5
- PRIORYTET NA SZYNACH I DROGACH 6
- CENOWA LITOŚĆ 7-8
- KRÓTKO 9

KAMPANIE SPOŁECZNE

- NIE TOLERUJ, POWIADOM 10-11
- PRZYJACIELU, USTĄP MIEJSCA 12

TEMAT NUMERU

- KOLOROWE, PROSTE I CZYTELNE 14-16
- BILET Z DZIURKĄ 17-19
- BILET NIEPAPIEROWY 20-22

VARIA

- BISTRO W TRAMWAJU 23-24

WYDAWCA

Zarząd Transportu Miejskiego
m. st. Warszawy
Redaguje zespół prasowy
Redaktor prowadzący:
Paweł H. Olek

ul. Żelazna 61
00-848 Warszawa
Infolinia 24h: (22) 194 84
info@ztm.waw.pl

Nakład: 3 745
Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)
Archiwalne numery: issuu.com/ztm.warszawa



DRODZY ***CZYTELNICY***

Gigantyczne inwestycje w wymianę taboru, rozbudowa istniejącej i budowa nowej infrastruktury, bardzo duży zakres ulg dla słabszych grup społecznych podróżujących komunikacją miejską, wdrażanie innowacyjnych – na skalę światową – rozwiązań ułatwiających korzystanie z usług transportu publicznego oraz większa przystępność dla osób niepełnosprawnych – wszystko to decyduje o tym, że mamy najlepsze czasy warszawskiej komunikacji miejskiej.

16 sierpnia br. jest jedną z ważnych dat w historii ZTM. To dzień wprowadzenia nie tylko nowej taryfy biletowej, ale również premiery nowego logo oraz wzorów biletów. Będą prostsze, czytelniejsze, kolorowe i po raz pierwszy dwujęzyczne. Wszystko po to, by pasażer jeszcze łatwiej rozróżniał rodzaje biletów.

Nowa taryfa zmniejsza także „gamę" dostępnych biletów. Wycofane z obiegu zostaną te, których sprzedaje się najmniej – ich udział w ogólnej sprzedaży, ponad 8 mln biletów co miesiąc, jest w granicach 0,1 proc. Proces upraszczania taryfy rozpoczął się 10 lat temu. Z kilkudziesięciu – wówczas – typów biletów po 16 sierpnia zostanie dziewięć.

Obecna rzeczywistość warszawskiej komunikacji miejskiej jest daleka od opinii rzeczoznawcy, oceniającego taryfę przewozową z ostatnich lat okresu międzywojennego: „Taryfa zawiera kilkadziesiąt pozycji i przy stosowaniu praktycznym wywołuje omyłki konduktorów, którzy na przeciętnych liniach tramwajowych i autobusowych nie mają czasu na dokładne zbadanie legitymacji i najróżniejszych biletów, gdyż taryfa tramwajowo-autobusowa jest w stanie płynnym i nie posiada ustalonych norm". Cytat pochodzi z książki „Warszawskie tramwaje elektryczne 1908-1998, t. 1".

Zapraszamy do lektury i czekamy na Państwa uwagi.

Paweł H. Olek
p.olek@ztm.waw.pl

NIM NASTANIE **NOWA TARYFA**



16 SIERPNIA BR. ZOSTANĄ ZMIENIONE CENY WSZYSTKICH BILETÓW, OPRÓCZ BILETU SENIORA. ZE STARYCH BILETÓW KRÓTKO- I DŁUGOOKRESOWYCH, W TYM TAKŻE TYCH WYCOFYWANYCH Z OBIEGU BĘDZIE MOŻNA NADAL KORZYSTAĆ, JEDNAK POD JEDNYM WARUNKIEM – MUSZĄ ZOSTAĆ SKASOWANE LUB AKTYWOWANE PRZED 16 SIERPNIA BR.

Pasażerowie, którzy przed zmianą taryfy kupili oraz aktywowali lub skasowali bilety czasowe, krótkookresowe i długookresowe; w tym także likwidowane bilety: 30-dniowe na jedną linię, 7- i 14-dniowe oraz 90-minutowe, będą mogli z nich korzystać, aż do końca terminu ich ważności.

Zakup kolejnego biletu, tego samego rodzaju i typu, przed wejściem w życie taryfy (podczas trwania ważności poprzedniego kontraktu), pozwoli na automatyczne przedłużenie terminu ważności biletu zakodowanego na WKM o kolejne 3, 7, 14, 30 a nawet 90 dni. Nie będzie natomiast możliwe zakodowanie trzeciego kontraktu.

16 sierpnia nie będzie już można kasować i aktywować biletów jednorazowych i czasowych ze starej taryfy. Pasażerowie zostaną o tym poinformowani za pomocą specjalnych komunikatów. Przy próbie posłużenia się np. nieważnym biletem kartonikowym na wyświetlaczach kasowników i w bramkach metra pojawi się napis – „poza dozwolonym terminem użycia". Bilety krótkookresowe i długookresowe pozostaną ważne do końca terminu ich ważności.

W nowej taryfie nie będzie biletów: międzyszczytowych, 90-minutowych, 7-dniowych, 14-dniowych, 30-dniowych imiennych na jedną linię. Powodem ich wycofania jest bardzo małe zainteresowanie. Dla przykładu – średnia miesięczna sprzedaż biletu 7-dniowego, który kosztuje 32 zł (ważny tylko w 1. strefie) lub 48 zł (w obu strefach) to ok. 34 tys. sztuk, co stanowi zaledwie ok. 0,4 proc. wszystkich sprzedawanych biletów. Ale trzeba przyznać, że to i tak „dobry" wynik w porównaniu z pozostałymi wycofywanymi biletami. Bilety 14-dniowe, wprowadzone jako alternatywa dla pasażerów, którzy nie chcieli wyrabiać spersonalizowanych kart miejskich cieszą się jeszcze mniejszym zainteresowaniem. ZTM sprzedaje ich ok. 9,7 tys. sztuk miesięcznie (0,12 proc.). Sprzedaż biletów międzyszczytowych to zaledwie ok. 8 tys. sztuk miesięcznie (0,1 proc.). „Rekordzistą"

w tym gronie jest bilet 90-minutowy. Miesięcznie ZTM sprzedaje ich niecałe 5 tys. sztuk, co stanowi ok. 0,06 proc. wszystkich sprzedanych biletów.

Dla porównania – wszystkich biletów miesięcznie sprzedaje się ok. 8,2 mln sztuk. Ok. 3,9 mln sztuk to bilety 20-minutowe, czyli ponad 47,5 proc. wszystkich sprzedanych biletów.

Nieaktualne bilety kartonikowe, które nie zostały skasowane lub aktywowane, pasażerowie będą mogli oddawać we wszystkich Punktach Obsługi Pasażerów ZTM, przez 6 miesięcy od wejścia w życie nowej taryfy. Natomiast bilety zakodowane na Warszawskiej Karcie Miejskiej będzie można zwracać w punktach przy ul. Żelaznej i stacji metra Świętokrzyska, a w soboty dodatkowo w POP-ie na stacji metra Centrum. Za zwroty biletów nieskasowanych/nieaktywowanych nie będzie pobierana opłata manipulacyjna.

Tradycyjnie, opłatę manipulacyjną w wysokości 20 proc. wartości nominalnej biletu (jednak nie więcej niż 50 zł) trzeba będzie zapłacić za zwrot biletów długookresowych, które zostały już aktywowane.

Zgodnie z zapisami taryfy biletowej, niewykorzystaną część kontraktu można zwrócić w kasach ZTM. W przypadku biletów zakodowanych na spersonalizowanej karcie mogą to zrobić właściciele lub osoby do tego upoważnione (pełnomocnictwo).

Osoby legitymujące się nieważnym dokumentem przewozowym muszą się liczyć z konsekwencjami i koniecznością uiszczenia opłaty dodatkowej w wysokości 180 zł (50-krotność ceny biletu jednorazowego).

Ostateczną cezurą będzie 10 lutego 2012 roku, wtedy wszystkie bilety ze starej taryfy utracą ważność i nie będzie można ich już zwracać w kasach ZTM.

Podczas trzymiesięcznej kampanii informacyjnej o nowej taryfie, w środkach komunikacji miejskiej, urzędach, biletomatach, na przystankach autobusowych umieszczono 10 tys. plakatów.

Nowe wzory i ceny biletów

ztm
Zarząd Transportu Miejskiego

Od **16 sierpnia 2011 r.** obowiązuje nowa taryfa ZTM.

- Wycofane zostają bilety: na 1 linię, 7- i 14- dniowe, 90- minutowe oraz jednorazowe międzyszczytowe
- Szczegółowe informacje dotyczące nowych cen biletów i zwrotu nieaktualnych biletów oraz zasad korzystania z biletów krótko- i długookresowych, skasowanych lub aktywowanych przed 16 sierpnia, można uzyskać:
  - dzwoniąc na całodobową **Infolinię (22) 194-84**
  - wchodząc na stronę **www.ztm.waw.pl**



Podstawa prawna: UCHWAŁA NR XVI/301/2011 RADY MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY z 26 maja 2011 r.

www.ztm.waw.pl Infolinia 24h: (22) 194-84

*W materiale przedstawione zostały tylko wybrane wzory i ceny biletów.

DŁUGOOKRESOWY – TO SIĘ OPŁACA

PRZYGOTOWUJĄC NOWĄ TARYFĘ BILETOWĄ ZTM ZADBAŁ O TO, ABY PODWYŻKI W NAJMNIEJSZYM STOPNIU DOTKNĘŁY „STAŁYCH KLIENTÓW", CZYLI MIESZKAŃCÓW WARSZAWY REGULARNIE KORZYSTAJĄCYCH Z KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ. DLATEGO OD 16 SIERPNIA CENY IMIENNYCH BILETÓW 30- I 90-DNIOWYCH NA 1. STREFĘ BILETOWĄ WZRASTAJĄ NAJMNIEJ.



Popularny „miesięczny", obowiązujący w 1. strefie będzie kosztował 15 proc. więcej (zmiana ceny z 78 na 90 zł), a „kwartalny" zdrożeje o 12 proc. – ze 196 do 220 złotych (kupując bilet 90-dniowy pasażer za miesiąc korzystania z komunikacji zapłaci więc nieco ponad 70 złotych – mniej niż obecnie kupując 30-dniowy!).

Długookresowy bilet ZTM otwiera nieograniczone możliwości podróżowania po Warszawie, a ważny w obu strefach – po całej aglomeracji, z wykorzystaniem wielu środków transportu. Pasażerowie mają do dyspozycji autobusy, tramwaje, metro, Szybką Kolej Miejską oraz – dzięki Wspólnemu Biletowi – pociągi Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Integracja komunikacji miejskiej z koleją aglomeracyjną ma szczególne znaczenie dla mieszkańców podwarszawskich gmin, dojeżdżających do stolicy.

Dotarcie do centrum samochodem, np. z Pruszkowa, Legionowa, Otwocka, Wołomina czy Piaseczna zajmuje często ponad godzinę. Pociągiem SKM, w którym obowiązuje pełna taryfa ZTM oraz pociągami KM i WKD, w których są honorowane bilety od dobowego wzwyż – podróż trwa 20-30 minut.

Wiele osób zapowiada, że po podwyżce przesiądą się do samochodów, bo będzie taniej i szybciej. Nie będzie! Dla zmotoryzowanych zakup biletu długookresowego to nie tylko sposób na zaoszczędzenie czasu, ale także pieniędzy.

Przeliczmy – w nowej taryfie bilet 30-dniowy na 1. strefę biletową będzie kosztował tyle, ile ok. 18 litrów benzyny. Z taką ilością paliwa w baku kierowca daleko nie zajedzie, zwłaszcza biorąc pod uwagę, że w coraz bardziej zatłoczonym mieście, silnik większość spali tkwiąc w korku. Przeliczenie na benzynę pokazuje także opłacalność biletu dwustrefowego, który będzie „kosztował" ok. 30 litrów paliwa. Bilet ZTM uprawnia do nieograniczonej liczby przejazdów. Można dojeżdżać do pracy, wybrać się do kina, na zakupy, nie martwiąc się o miejsce do parkowania, o drobne (wcale nie takie drobne) do parkomatu, czy o bezpieczny powrót do domu, np. po rodzinnej uroczystości lub spotkaniu ze znajomymi.

Komunikacja miejska – dzięki uprzywilejowaniu – w tym przede wszystkim buspasom, na coraz większej liczbie tras, szczególnie przez centrum miasta, jest nieporównywalnie szybsza niż samochody osobowe. W czasie budowy centralnego odcinka II linii metra i podczas realizacji innych kluczowych inwestycji, autobusy korzystają z dodatkowych priorytetów. Warszawiacy mają wybór – jechać szybciej transportem zbiorowym z biletem ZTM albo stać w korku w wygodnym zaciszu swojego samochodu, płacąc „krocie" za spaloną na darmo benzynę.

Oceniając nową taryfę ZTM warto porównać ją z cennikami innych firm organizujących przewozy w aglomeracji. Na przykład, za miesięczny bilet kolejowy, zapewniający dojazd do 2. strefy biletowej ZTM, z Grodziska Mazowieckiego do Pruszkowa (na jeden odcinek trasy o długości ok. 15 kilometrów) pasażer musi zapłacić 142 złote. Ze znacznie tańszym biletem długookresowym ZTM na jedną strefę, czy nieznacznie droższym dwustrefowym może przejechać nawet tysiąc kilometrów (i więcej), przemierzając miasto i aglomerację wzdłuż i wszerz.

PRIORYTET NA SZYNACH I DROGACH...

JEDNO Z LOKALNYCH STOWARZYSZEŃ, DZIAŁAJĄCYCH NA RZECZ ROZWOJU STOŁECZNEJ KOMUNIKACJI ZBIERA PODPISY POD PETYCJĄ DO PREZYDENT WARSZAWY W SPRAWIE PRIORYTETÓW DLA TRAMWAJÓW. PRZEDSTAWIAMY OPINIĘ EKSPERTÓW ZTM W TEJ SPRAWIE.



Zgodnie z wytycznymi przyjętymi przez warszawskich radnych obowiązuje zrównoważony model transportu

Zarządowi Transportu Miejskiego, jako organizatorowi komunikacji miejskiej zależy na tym, żeby pasażerowie mogli jak najszybciej dotrzeć do celu. Oprócz uprzywilejowywania komunikacji autobusowej poprzez wdrażanie kolejnych buspasów, pracujemy także nad priorytetami dla komunikacji szynowej, czyli tramwajów.

Na kwestię uprzywilejowywania patrzymy jednak szerzej. Uwzględniamy fakt, że w stolicy, zgodnie w wytycznymi przyjętymi przez radnych obowiązuje zrównoważony model transportu.

Aktywnie uczestniczymy w cyklicznych spotkaniach dotyczących priorytetów dla transportu zbiorowego, organizowanych przez inżyniera ruchu m.st. Warszawy. Ich efektem powinno być wypracowanie standardów oraz rozwiązań, które pozwolą na wdrażanie priorytetów w konkretnych lokalizacjach i skuteczną korektę sygnalizacji w miejscach, gdzie – w ocenie ZTM – mogłaby działać lepiej lub nie działa jeszcze tak, jak powinna.

Uważamy, że sytuację w stolicy powinna poprawić lepsza koordynacja sygnalizacji świetlnej na kolejnych skrzyżowaniach wzdłuż poszczególnych tras tramwajowych. Nieznaczna korekta wyświetlenia sygnału zezwalającego tramwajom na przejazd przez skrzyżowanie, wpłynie na płynność całej jazdy i pozwoli skrócić czas podróży. Jeżeli korekty będą wprowadzane na ciągu skrzyżowań, to ich finalny, skumulowany efekt będzie dla pasażerów zauważalny. Zaproponowaliśmy już wspólne przyjrzenie się kilku ciągom dojazdowym do centrum. Mamy nadzieję, że razem uda się wyeliminować większość istniejących obecnie niedoskonałości w programach sygnalizacji. Lepsza koordynacja, wspierająca ruch tramwajowy pozwoli ponadto na wykorzystanie ukrytych rezerw czasowych.

Każda inicjatywa, zmierzająca do podniesienia komfortu transportu zbiorowego jest godna uwagi. Dlatego z dużym zainteresowaniem zapoznaliśmy się z propozycją Stowarzyszenia Integracji Stołecznej Komunikacji, dotyczącą działań promocyjnych na rzecz uprzywilejowania tramwajów w sygnalizacji świetlnej.

Do dalszego uprzywilejowywania należy jednak przekonać opinię publiczną. Mieszkańcy stolicy powinni wiedzieć, jakie korzyści w wymiarze zarówno ogólnospołecznym, jak i jednostkowym, przyniesie wprowadzenie większego zakresu priorytetów dla transportu zbiorowego. Dlatego planujemy opublikowanie na naszej stronie internetowej cyklu artykułów dotyczących tego ważkiego zagadnienia. Przedstawimy w nich problemy związane z uprzywilejowywaniem komunikacji w stolicy oraz korzyści, które zostaną osiągnięte po ich wprowadzeniu. Pokażemy również, jak priorytety wpływają na funkcjonowanie komunikacji w innych miastach Polski i Europy.

CENOWA LITOŚĆ

KWESTIE ORGANIZACJI KOMUNIKACJI W AGLOMERACJI WARSZAWSKIEJ PORUSZYŁ JACEK ZALEWSKI W TEKŚCIE „BEZ CENOWEJ REWOLUCJI", OPUBLIKOWANYM 7 CZERWCA W „PULSIE BIZNESU". AUTOR PRZYTOMNIE ZAUWAŻYŁ, ŻE „WARSZAWA OD LAT WYSUWA POZA SWE ROGATKI LINIE KOMUNIKACYJNE". JEDNAK W DALSZYM CIĄGU WYWODÓW ZUPEŁNIE ROZMINĄŁ SIĘ Z RZECZYWISTOŚCIĄ.

Za komunikację miejską w stolicy odpowiada Zarząd Transportu Miejskiego, a nie bliżej nieokreślone „stołeczne spółki". ZTM działa w imieniu stołecznego ratusza, a logotyp, który trudno przeoczyć, widnieje na wszystkich stołecznych przystankach i biletach. „Spółki" przewozowe, takie jak MZA i TW, świadczą jedynie usługi transportowe. I bynajmniej nie mają one charakteru „komercyjnego". Warszawa od wielu lat dotuje komunikację miejską, a wpływy z biletów pokrywają zaledwie 34 proc. wydatków.

Mieszkańcy podwarszawskich miejscowości nie są „obcymi klientami" lecz „pełnowartościowymi" pasażerami. To właśnie z inicjatywy ZTM powstał tzw. „Wspólny Bilet", pozwalający osobom zamieszkującym kilkadziesiąt okolicznych gmin na podróżowanie na terenie całej aglomeracji pociągami i pojazdami komunikacji miejskiej. Korzystając z jednego biletu, czyli znacznie taniej...

Ogłoszona podwyżka cen biletów w stołecznej komunikacji była konieczna. Nie jest jednak aż tak drastyczna, jak stara się to za wszelką cenę udowodnić autor (a właściwie grafik). Bilet 30-dniowy, ważny w 2. strefie jest obecnie o 48 proc. droższy od biletu obowiązującego w 1. strefie (czyli w Warszawie i Ząbkach). Po pierwszej podwyżce proporcje te wzrosną do 56 proc.

Komunikacja, niestety, kosztuje. Warszawę prawie 2 mld zł rocznie. Wiedzą o tym mieszkańcy i osoby przyjeżdżające tutaj do pracy, władze stolicy i władze gmin podwarszawskich. Stołeczny samorząd nie może wyręczać, a tym bardziej dotować innych podmiotów.

Model podpisywania porozumień pomiędzy poszczególnymi gminami, przy tej skali nakładów i rosnących potrzeb, już się nie sprawdza. Koniecznością jest powołanie aglomeracyjnego związku komunikacyjnego, który zabezpieczy potrzeby mieszkańców w tym zakresie. Potrzebny jest pakiet zmian prawnych, który zobowiąże do finansowania komunikacji także władze powiatowe, wojewódzkie czy marszałkowskie. Tylko wtedy możemy liczyć na sprawną, nowoczesną i ... być może tańszą komunikację.

Na koniec kilka słów z „innej beczki". Felieton rządzi się swoimi prawami. Zaczernienie szpalty nie wystarczy. W tej trudnej formie literackiej (a nie tylko dziennikarskiej) liczy się zarówno styl, przemyślana konstrukcja, jak i wyrazista teza. Niestety, autorzy często o tym zapominają, dlatego końcowy efekt takiej pospiesznej pisaniny przypomina często „kręcenie loków na łysinie" (Karl Kraus). Czasami brakuje również wiedzy... Taka wpadka przydarzyła się właśnie Autorowi.



Warszawa od wielu lat dotuje komunikację miejską, a wpływy z biletów pokrywają zaledwie 34 proc. wydatków.

A, ŻEBY NIE BYĆ POSĄDZONYM O „FIRMOWY PATRIOTYZM”, NIŻEJ PRZEDRUK TEKSTU Z PULSU BIZNESU

Puls Biznesu | 07.06.2011 | str. 3 | Jacek Zalewski

Bez cenowej litości

Jacek Zalewski

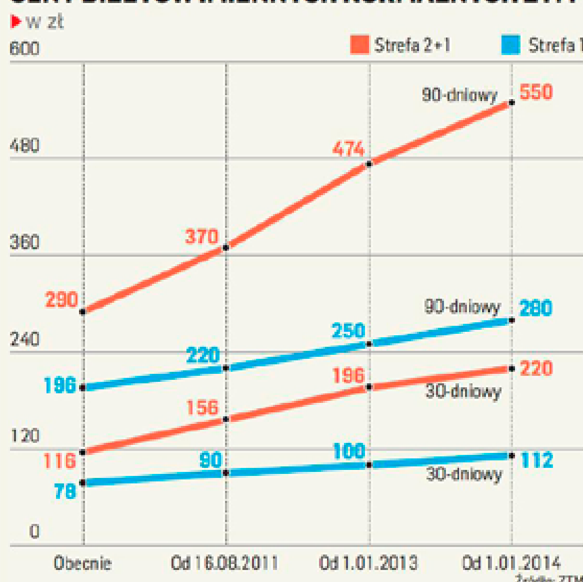


Trójstopniowy podział administracyjny kraju przywrócony został 1 stycznia 1999 r., ale szybko okazało się, że związana z nim liczba stanowisk urzędniczych... nie wystarcza. Nie licząc administracji specjalistycznej (leśnej, wodnej, geologicznej etc.), poza szczeblem centralnym funkcjonują w Polsce aż cztery: urzędy wojewódzkie i osobne marszałkowskie, ich delegatury w byłych miastach wojewódzkich, starostwa powiatowe oraz urzędy gminne.

Od kilku lat dojrzewa idea utworzenia jeszcze aglomeracji, czyli kolejnej struktury, wcale nie pokrywającej się z siatką powiatową! W obecnym stanie prawnym bez problemów mogą być tworzone związki komunalne i samorządowe porozumienia celowe, np. komunikacyjne czy wodno-kanalizacyjne, ale dla idei aglomeracji to za mało. Najsłabszym punktem projektu są oczywiście pieniądze, ponieważ zabiedzone powiaty i gminy nie oddadzą aglomeracjom ani grosza ze swoich i tak skromnych źródeł dochodów.

Kością niezgody pozostaje także liczba hipotetycznych aglomeracji. W Polsce ukształtowały się tylko dwie z prawdziwego zdarzenia — potężna Warszawa z satelitami oraz bardziej zrównoważona wewnętrznie Silesia, czyli Katowice z kilkunastoma pobliskimi dużymi miastami. Wypada jeszcze dodać Kraków, Łódź, Wrocław, Poznań i Trójmiasto z okolicami. Ale nie czują się gorsze Lublin czy Olsztyn, ba, nawet Kalisz czy Siedlce. Sprowadzanie aglomeracji coraz niżej prowadzi do jej karykatury, np. na niedawnym II Kongresie Regionów w Świdnicy przyjęto postulat, by ustawa aglomeracyjna dotyczyła... wszystkich miast prezydenckich, których jest więcej niż tych na prawach powiatów. Powodem takich wypaczeń jest mit, że aglomeracja na pewno otrzyma dodatkowe pieniądze.

Przy okazji wprowadzania w 1998 r. trzystopniowego podziału, wszystkie degradowane stolice małych województw otrzymały możliwość zostania miastami na prawach powiatu. Rozsądek wykazali jedynie radni Ciechanowa, Piły i Sieradza, którzy za taką marchewkę podziękowali. Po pierwszej kadencji zrezygnował także Wałbrzych. Ale wokół pozostałych miast z mocarstwowymi ambicjami wciąż istnieją osobne powiaty pierścieniowe. Nieskuteczna okazuje się zachęta finansowa — powiat powstający w wyniku połączenia przez pięć lat otrzymuje większy o pięć punktów udział we wpłacanym przez jego mieszkańców PIT, czyli 15,25 proc. zamiast 10,25. Notabene identyczny mechanizm premiuje łączące się gminy, które dostają 44,34 zamiast 39,34 proc. — i jest podobnie nieskuteczny, bo samorządy podejmują tylko inicjatywy dzielenia gmin.



I bez ustawy aglomeracyjnej, a nawet bez tworzenia formalnych związków komunalnych, samorządowe jednostki wiążą się naturalnymi nićmi. Na przykład Warszawa od lat wysuwa poza swe rogatki linie komunikacyjne, a w niektórych miejscach także przewody wodno-kanalizacyjne. Niestety, jest to komercyjna oferta stołecznych spółek dla obcych im klientów z sąsiednich gmin, traktowanych bez cenowej litości. Ilustruje to wykres obok, obrazujący dynamikę świeżo uchwalonej przez Radę Warszawy, od razu w trzech etapach, podwyżki cen okresowych biletów komunikacji. Umiarkowanie wznoszące się linie niebieskie to strefa 1 pokrywająca się z granicami stolicy, a zadarte do góry linie czerwone to przejazdy w strefie 2, kilka kilometrów poza Warszawę.

TRAMWAJE ZNIKNĘŁY Z GROCHOWSKIEJ

30 lipca rozpoczął się remont torów na ul. Grochowskiej. Przez miesiąc tramwaje nie kursują na odcinku między al. Zieleniecką a rondem Wiatraczna.

Linie tramwajowe zostały skierowane na trasy objazdowe. Na Grochowskiej zastąpiła je linia autobusowa. Na trasy zastępcze skierowano linie: **3, 8, 26 i 28**. Tramwaje kursują według specjalnych rozkładów jazdy, a linia **46** w dalszym ciągu jest zawieszona.

Zamiast tramwajów na ul. Grochowskiej pasażerowie mogą korzystać z zastępczej linii autobusowej **Z-2**, która kursuje na trasie: WIATRACZNA - Grochowska - Zamoyskiego - Targowa - 11 Listopada - Inżynierska -Wileńska - DW. WILEŃSKI - Wileńska - Targowa - Zamoyskiego - Grochowska – WIATRACZNA.



Zawieszone zostały przystanki tramwajowe: 05 i 06 AL. ZIELENIECKA, 03 i 04 PRAGA PŁD-RATUSZ, 03 i 04 LUBELSKA, 03 i 04 MIĘDZYBORSKA, 03 i 04 BLISKA, 01 i 02 KICKIEGO, 03 i 04 GOCŁAWSKA, 04 i 05 WIATRACZNA.

BEZ DŹWIGOWEJ



28 lipca zamknięto ulicę Dźwigową – ruchliwą arterię łączącą Bemowo z Włochami. Najprawdopodobniej będzie nieprzejezdna do końca września. W czasie zamknięcia linie autobusowe zostały skierowane na trasy objazdowe.

Dzienne linie autobusowe: **189, 194 i 716** dojeżdżają od południowej strony tylko do ul. Wałowickiej. Linia nocna **N01** kursuje na trasie – przez rondo Zesłańców Syberyjskich. Linia **129** została zawieszona.

Uruchomiono linię zastępczą **Z-9**, która łączy przystanek kolejowy w Ursusie z osiedlem Górczewska. Linia kursuje, podobnie jak linia nocna, „dookoła" przez rondo Zesłańców Syberyjskich.

W czasie zamknięcia nie funkcjonują przystanki: PAROWCOWA 01 i 02 oraz CIEPŁOWNIA WOLA 06.

Dla linii 194 obowiązuje dodatkowo objazd na terenie Gołąbek, związany z remontem nawierzchni ul. Kazimierza Jagiellończyka.

ŁATWIEJ NIEPEŁNOSPRAWNYM W METRZE

Trwa montaż ostrzegawczego oznakowania na wszystkich stacjach I linii metra.

Montaż tzw. guzków i pasów w jaskrawym kolorze, ułatwiających poruszanie się osobom niewidomym i słabo widzącym rozpoczął się 28 czerwca, a zakończy 31 sierpnia. Na peronach i na schodach 21 stacji metra ostrzegawcze oznakowanie jest montowane podczas wydłużonych przerw nocnych (w godz. 23.00 – 4.00) lub – w przypadku prac przy schodach - w godzinach 16.00 – 4.00. W tym czasie pociągi podziemnej kolejki przejeżdżają przez stacje nie zatrzymując się. Harmonogram prac zawiązanych z montażem oznakowania dotykowego w metrze warszawskim znajduje się na stronie: www.metro.waw.pl.

Odbiór techniczny nastąpi 31 sierpnia. Zgodnie z umową, wykonanie oznakowania dotykowego i wizualnego na 21 stacjach metra jest objęte 5-letnią gwarancją. Całość prac jest finansowana z własnych środków Metra Warszawskiego Sp. z o.o. (z działalności usługowej, eksperckiej oraz wynajmu powierzchni reklamowych).



NIE TOLERUJ, POWIADOM

ZAKOŃCZYŁA SIĘ PIERWSZA ODSŁONA KAMPANII SPOŁECZNEJ „NIE TOLERUJ, POWIADOM", PRZECIWKO WANDALOM NISZCZĄCYM POJAZDY I WYPOSAŻENIE STOŁECZNEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ. WYMIERNE KORZYŚCI AKCJI TO CORAZ WIĘKSZE ZAINTERESOWANIE MEDIÓW, PRZEWOŹNICY I ZTM WYDAJĄ CORAZ MNIEJ NA USUWANIE SZKÓD, SPADA RÓWNIEŻ LICZBA PRZESTĘPSTW POPEŁNIANYCH W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ.

O zaobserwowanych zdarzeniach można informować policję i straż miejską dzwoniąc pod numer alarmowy 112 i numer 986. Pasażerowie mogą także przesyłać wiadomości tekstowe na specjalny numer telefoniczny 723 986 112.

Chuligani wybijają okna w pojazdach, kradną i niszczą kasowniki, dewastują fotele i inne elementy wyposażenia, psują bramki metra, pokrywają trudno usuwalnymi graffiti szyby, ściany i stacje. Rozbijają także wiaty przystankowe – słupki, rozkłady jazdy, szyby i ławeczki.

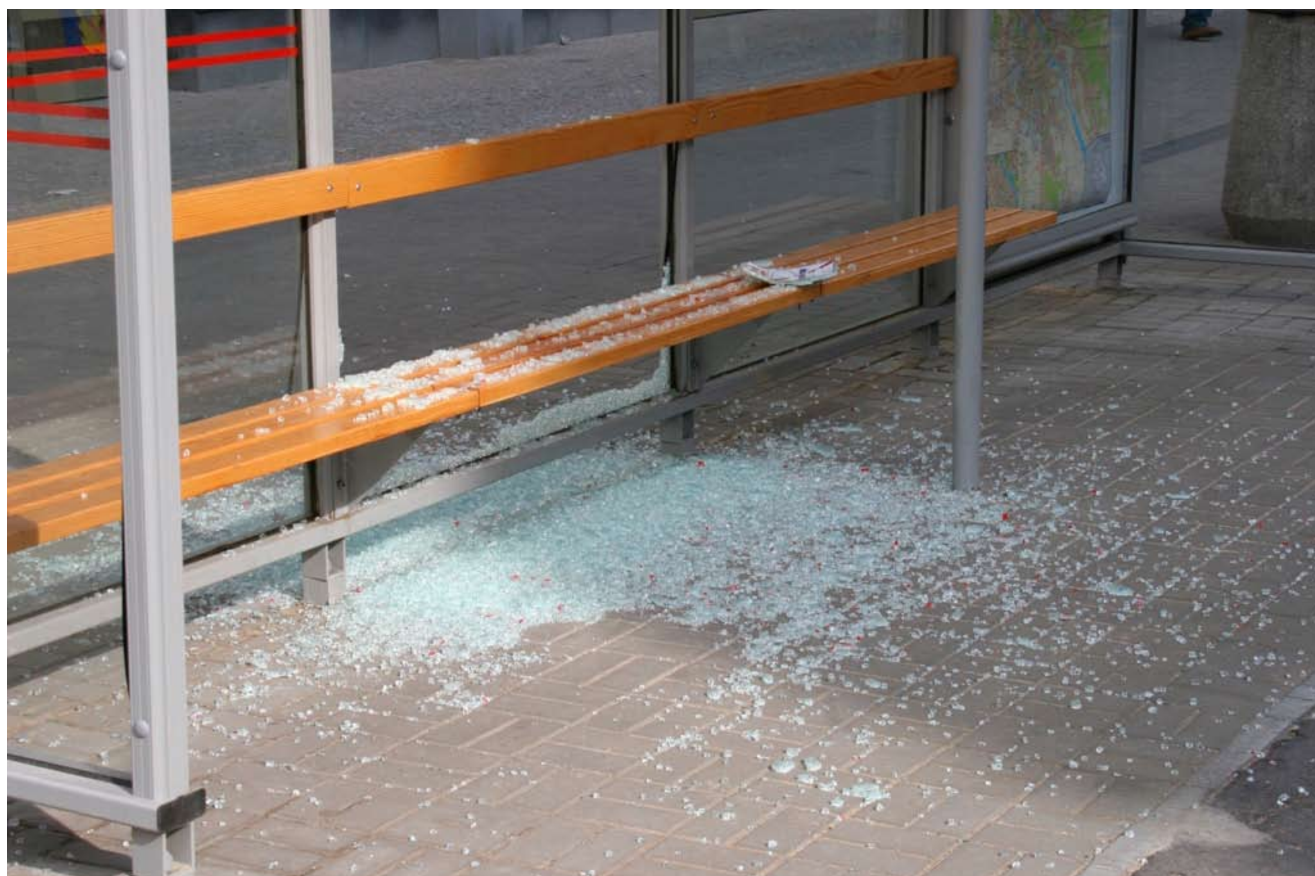
MNIEJSZE STRATY PRZEWOŹNIKÓW

Wybryki wandali w warszawskim metrze kosztowały w minionym roku ponad 121 tys. zł. Odnotowano 476 przypadków wandalizmu. W 2009 r., na naprawy zniszczeń trzeba było wydać ponad trzy razy więcej.

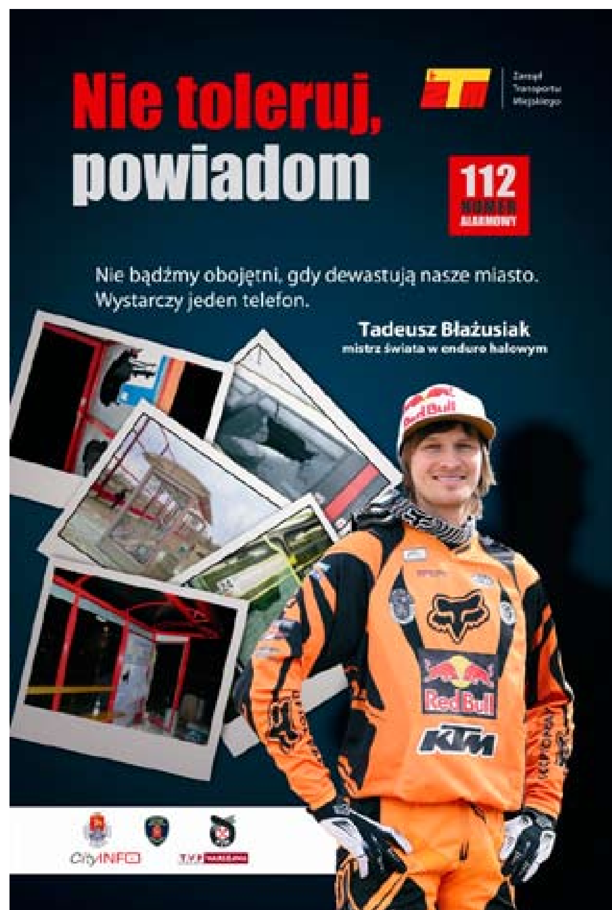
Największy stołeczny przewoźnik (Miejskie Zakłady Autobusowe), w wyniku działalności wandali stracił w 2010 roku 800 tysięcy złotych, o 200 tys. zł mniej niż w roku poprzednim. Spółka odnotowała ogółem 695 dewastacji (rok wcześniej – 742 przypadki celowego uszkodzenia, w tym ponad 400 wybitych szyb).

Mniej na naprawy wydały także Tramwaje Warszawskie. W ubiegłym roku straty wyniosły 172 tys. zł. Znacząco – do 160, spadła liczba odnotowanych uszkodzeń. W 2009 roku było ich aż 357.

Szybka Kolej Miejska na ubiegłoroczne naprawy wydała również 172 tysiące. Rok wcześniej na likwidację skutków chuligańskich wybryków trzeba było przeznaczyć 250 tys. zł. W 2009 roku doszło do 74 przypadków niszczenia mienia w pociągach spółki, w ubiegłym roku było ich tylko 69.



ORGANIZATOREM TRZECIEJ JUŻ EDYCJI KAMPANII – KTÓRA TRWAŁA PRZEZ TYDZIEŃ, OD 16 DO 24 CZERWCA – BYŁ ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO I STRAŻ MIEJSKA M. ST. WARSZAWY, A PARTNERAMI KOMENDA STOŁECZNA POLICJI, POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY I AMS. PATRONEM MEDIALNYM AKCJI BYŁA TVP WARSZAWA. DO WRAŻLIWOŚCI PASAŻERÓW ODWOŁYWALI SIĘ – TADEUSZ BŁAŻUSIAK, MISTRZ ŚWIATA W ENDURO HALOWYM ORAZ BARTOSZ OBŁUCKI, WICEMISTRZ ŚWIATA ENDURO. NASTĘPNA ODSŁONA AKCJI ROZPOCZNIE SIĘ JUŻ WE WRZEŚNIU.



ZTM STRACIŁ MILION

Brygady przystankowe ZTM niemal codziennie zajmowały się usuwaniem szkód, spowodowanych przez warszawskich chuliganów. Straty kosztowały milion złotych.

Zniszczeń w 2010 roku było jednak mniej - o ile rok wcześniej trzeba było wstawić 1278 nowych szyb, zamontować 846 słupków przystankowych i wymienić 295 ławeczek wolnostojących, o tyle w ubiegłym wybito 1145 szyb, wyrwano lub uszkodzono 686 słupków i zniszczono 218 ławeczek.

JEST ZNACZNIE BEZPIECZNIEJ

Liczba wszystkich przestępstw popełnionych w stolicy w 2010 roku zmniejszyła się o 1,7 proc., czyli o ponad tysiąc - z 58 307 (2009 rok) do 57 302. Co ważne – o 3,7 proc., spadła liczba uszkodzeń cudzych rzeczy i kradzieży, czyli przestępstw najczęściej popełnianych w komunikacji miejskiej.

W autobusach, tramwajach, metrze i na przystankach – popełniono ogółem 2 580 przestępstw. W 2009 roku było ich 2 833, a w 2008 – 3 106. Tendencja spadkowa jest więc wyraźna. Do 1 137 przestępstw doszło w autobusach (rok wcześniej było ich 1 209, a dwa lata wcześniej – 1 288), w tramwajach zanotowano 920 zdarzeń (w 2009 – 1046, a w 2008 – 1239). Na przystankach popełniono w ubiegłym roku 294 przestępstw, a w metrze – 229.

Wzrosła liczba osób zatrzymanych przez policyjne patrole. W 2010 roku, na gorącym uczynku lub po pościgu, w komunikacji ujęto 179 sprawców, w 2009 było ich 161.

Straż Miejska odnotowała w ubiegłym roku 14 887 zdarzeń w komunikacji miejskiej. Najmniej w kwietniu, sierpniu i we wrześniu – doszło wtedy do 1 093, 1 041 i 1 073 różnego rodzaju incydentów. Najwięcej pracy strażnicy mieli natomiast w marcu (1 424) i październiku (1 592 zdarzeń). W porównaniu z 2009 rokiem nastąpił wyraźny spadek liczby zajść. W maju ubiegłego roku na całym obszarze komunikacji miejskiej odnotowano 1 167 zdarzeń, rok wcześniej było ich aż 2 013. W czerwcu 2010 roku doszło do 1 202 incydentów, a rok wcześniej – do 1 729.

Strażnicy miejscy zatrzymali na gorącym uczynku 22 osoby, które niszczyły przystanki i pojazdy. Aby skuteczniej przeciwdziałać tego typu czynom Straż Miejska uruchomiła specjalny SMS interwencyjny dla pasażerów,. Od września do grudnia 2010 roku nadesłano 345 wiadomości tekstowych, które pozwoliły na przeprowadzenie interwencji w autobusach, tramwajach i na przystankach. Zgłoszenia dotyczyły kradzieży, niszczenia mienia, agresywnych i pijanych współpasażerów oraz osób bezdomnych i palących papierosy w pojazdach.

Bezpieczniej czują się mieszkańcy stolicy. W marcu 2007 roku pewnie w swojej okolicy czuło się 72 proc. osób biorących udział w badaniu Barometru Warszawskiego. We wrześniu 2009 roku było to już 75 proc. Taki sam wynik przyniosło badanie przeprowadzone w grudniu ubiegłego roku.

PRZYJACIELU, USTĄP MIEJSCA NIEPEŁNOSPRAWNYM

29 SIERPNIA ROZPOCZNIEMY DRUGĄ ODSŁONĘ KAMPANII SPOŁECZNEJ „PRZYJACIELU, USTĄP MIEJSCA". BĘDZIEMY ZACHĘCALI, ABY POMOCNĄ DŁOŃ WYCIĄGNĄĆ DO NIEPEŁNOSPRAWNYCH WSPÓŁPASAŻERÓW. PODRÓŻUJĄC KOMUNIKACJĄ DOSTRZEGAJMY ICH, NIE BĄDŹMY OBOJĘTNI. ZTM PODPOWIE, JAK POMAGAĆ OSOBOM Z DYSFUNKCJAMI - NIE TYLKO USTĘPUJĄC MIEJSCA.

Komunikacja miejska dla wielu niepełnosprawnych jest podstawowym sposobem poruszania się po mieście. Pomaga przełamywać bariery, umożliwia aktywność zawodową i uczestniczenie w życiu kulturalnym miasta. Sprawmy, aby niepełnosprawni mogli ruszyć w podróż po Warszawie z przekonaniem, że nie są zdani tylko na siebie.

Przybywa nowoczesnych, niskopodłogowych autobusów i tramwajów. Obecnie, w dni powszednie w godzinach szczytu, ponad 80 procent autobusów kursujących po stolicy to „niskopodłogowce", poza szczytem – ponad 90 procent, a w dni świąteczne – wszystkie. Rozwijany jest system informacji pasażerskiej. W coraz większej liczbie tramwajów i autobusów są montowane wewnętrzne wyświetlacze i emitowane głosowe zapowiedzi przystanków. Przyciski w nowych pojazdach, a także np. wejścia do Punktów Obsługi Pasażerów ZTM oznakowano alfabetem Braille'a. Inwestycje w tabor i infrastrukturę komunikacyjną wymagają czasu i nakładów finansowych. Empatia, życzliwość, wyciągnięcie pomocnej dłoni nie wymagają wysiłku i stać na nie każdego z nas. Ważne jest przy tym uświadomienie sobie, jak różne mogą być potrzeby osób dotkniętych różnymi rodzajami niepełnosprawności. Chcemy, aby efektem tej odsłony „Przyjacielu, ustąp miejsca" było rozwinięcie opracowanego podczas ubiegłorocznej edycji kampanii przewodnika, jak pomagać niepełnosprawnym. Liczymy na duży odzew ze strony pasażerów z dysfunkcjami, którzy wskażą bariery i sytuacje, które najbardziej utrudniają im życie w trakcie codziennych podróży. Chcemy, aby za naszym pośrednictwem, ich głos dotarły do użytkowników komunikacji miejskiej i żeby warszawiacy wzięli je sobie do serca.



WEDŁUG SZACUNKÓW W WARSZAWIE JEST PONAD 180 TYSIĘCY OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH.

PATRONEM MEDIALNYM DRUGIEGO ETAPU KAMPANII „PRZYJACIELU, USTĄP MIEJSCA" JEST PORTAL KAMPANIESPOLECZNE.PL.

Celem akcji jest także uczulenie prowadzących pojazdy, aby zawsze dostrzegali niepełnosprawnych pasażerów. „Przechylenie" autobusu, w celu zniwelowania różnicy pomiędzy progiem a krawężnikiem, czy rozłożenie specjalnego podestu umożliwiającego wjazd wózkiem – to zadania, które powinny być traktowane nie tylko jako służbowy obowiązek, ale także jako zwykły, ludzki odruch niesienia pomocy.

Problematyka pomocy i ustępowania miejsca wszystkim potrzebującym – starszym, niepełnosprawnym, kobietom w ciąży jest wpisana na stałe w działania edukacyjno-informacyjne ZTM. Chcemy, aby przesłanie kampanii „Przyjacielu, ustąp miejsca" przebijało się na co dzień do świadomości pasażerów komunikacji publicznej, szczególnie do młodych ludzi. Pierwszy tegoroczny etap kampanii, poświęcony bezpieczeństwu kobiet ciężarnych, został przeprowadzony w maju br.

ztm
Zarząd Transportu Miejskiego

Nowe wzory i ceny biletów

Od **16 sierpnia 2011 r.** obowiązuje nowa taryfa ZTM.

*



- Wycofane zostają bilety: na 1 linię, 7- i 14- dniowe, 90- minutowe oraz jednorazowe międzyszczytowe

- **Bilety ze „starej” taryfy przewozowej powinny być skasowane lub aktywowane przed wejściem w życie nowej taryfy, tj. przed 16 sierpnia 2011 r. i wykorzystane do końca terminu ich ważności**

- Szczegółowe informacje dotyczące nowych cen i zwrotu biletów ze „starej” taryfy, które nie zostały skasowane lub aktywowane przed 16 sierpnia, można uzyskać:
  - **w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM**
  - dzwoniąc na całodobową **Infolinię (22) 194-84**
  - wchodząc na stronę **www.ztm.waw.pl**

Podstawa prawna: UCHWAŁA NR XVI/301/2011 RADY MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY z 26 maja 2011 r.

www.ztm.waw.pl **Infolinia 24h: (22) 194-84**

*W materiale przedstawione zostały tylko wybrane wzory i ceny biletów.

KOLOROWE, PROSTE I CZYTELNE





ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO 16 SIERPNIA BR. ZMIENI NIE TYLKO TARYFĘ. OD TEGO DNIA ZACZNĄ OBOWIĄZYWAĆ NOWE WZORY BILETÓW. PAPIEROWE KARTONIKI BĘDĄ PASTELOWE I CZYTELNE. PO RAZ PIERWSZY POJAWIĄ SIĘ NA NICH NAPISY W JĘZYKU ANGIELSKIM.

Wprowadzenie nowych wzorów biletów, to także oficjalna premiera nowego logo ZTM. Po 20 latach stare idzie na „emeryturę". Nowy znak jest prosty. Nie zawiera, jak wcześniej, wielu elementów graficznych. Kolorem podstawowym jest czerwony – dynamiczny, przykuwający uwagę. Z „kolorów warszawskich", w przeciwieństwie do żółtego, jest czytelniejszy w zestawieniu z większością innych kolorów.

DZIEWIĘĆ KOLORÓW

Nowe logo i linia graficzna biletów są spójne. Kolory biletów kartonikowych układają się w tęczę, dzięki czemu łatwiej je rozróżnić. Od najmocniejszego - czerwonego przez pomarańczowy, zielony, niebieski do fioletowego.
Najbardziej znany bilet – jednorazowy w 1. strefie będzie kolorystycznie „najmocniejszy". Zastosowany na nim kolor czerwony przypomina barwą logo ZTM. W pozostałych rodzajach

biletów zastosowano zasadę - im dłuższy termin ważności biletów, tym „chłodniejszy” kolor.

Uprzedzając ewentualne obawy, warto dodać, że mimo tak różnej kolorystyki, nie zwiększy to kosztu produkcji biletów. Wszystkie są drukowane z Pantonów, czyli z wykorzystaniem jednego koloru, tak jak przy druku czarno-białym; kolor uzyskuje się bezpośrednio z wcześniej przygotowanej farby (np. fioletowej), a nie w wyniku połączenia czterech podstawowych kolorów, czyli tzw. CMYK-a, techniki stosowanej przy druku kolorowym.

LEKKI ULGOWY

Nowe rozwiązanie graficzne ułatwi rozróżnienie biletów. Zwykle ulga to coś lżejszego, dlatego bilety ulgowe nie będą jednolicie wypełnione kolorem, tak jak bilety normalne. Np. na bilecie ulgowym jednorazowym za 1,8 zł w 1. strefie logo ZTM Warszawa będzie umieszczone na białym podlewie z delikatnym mikrodrukiem. Taki zabieg graficzny ułatwi rozróżnienie nie tylko pasażerom, ale również kontrolerom, gdyż „na pierwszy rzut oka” będą wiedzieli, jaki bilet sprawdzają - normalny czy ulgowy.

NAJWIĘKSZA JEST „2”

Łatwiej (od 16 sierpnia br.) będzie można odróżnić bilet nie tylko ze względu na jego rodzaj, ulgę, ale również obszar obowiązywania. Cyfra „2” jest największym elementem na całym bilecie. To celowy zabieg graficzny, zastosowany po to, by rozróżnić bilet obowiązujący tylko w 1. strefie od dwustrefowego. Dzięki podkreśleniu obszaru obowiązywania pasażerowie łatwiej to rozróżnią. Bilety dwustrefowe obowiązują w 29 gminach wokół Warszawy, z którymi ZTM podpisał stosowne porozumienia, a w ramach Wspólnego Biletu, także w pociągach SKM, Kolei Mazowieckich, WKD.

Zaletą nowych biletów są również napisy w języku angielskim, co jest ważne w takim mieście jak stolica. Po angielsku będzie można odczytać rodzaj biletu oraz wystawcę, czyli Zarząd Transportu Miejskiego.

Bilety kartonikowe ze względu na rodzaj, można podzielić na trzy grupy. W szczegółach wygląda to tak:

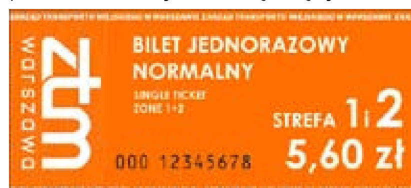
JEDNORAZOWE, OZNACZONE KOLORAMI:

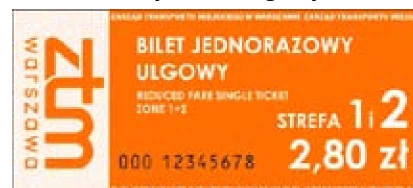
czerwony: obowiązujący w 1. strefie (normalny 3,6 zł, ulgowy 1,8 zł)





pomarańczowy: obowiązujący w 1. i 2. strefie (normalny 5,6 zł, ulgowy 2,8 zł)





Z 50 PROC. ULGI MOGĄ KORZYSTAĆ:

- *uczniowie szkół podstawowych, gimnazjów, ponadgimnazjalnych i artystycznych – nie dłużej niż do ukończenia 21. roku życia,*
- *studenci studiów licencjackich, inżynierskich lub magisterskich,*
- *osoby uznane za niepełnosprawne w stopniu umiarkowanym po ukończeniu 26. roku życia,*
- *osoby uznane za całkowicie niezdolne do pracy po ukończeniu 26. roku życia,*
- *kombatanci lub osoby zajmujące się działalnością równorzędną z działalnością kombatancką oraz niektóre osoby będące ofiarami represji wojennych i okresu powojennego,*
- *emeryci i renciści do ukończenia 70. roku życia,*
- *małżonkowie, na których emeryci lub renciści otrzymują dodatki rodzinne,*
- *sędziowie i prokuratorzy w stanie spoczynku,*
- *uczestnicy studiów doktoranckich,*
- *słuchacze kolegiów nauczycielskich oraz kolegiów pracowników służb społecznych,*
- *studenci i uczniowie zagranicznych szkół wyższych i średnich, nie dłużej niż do ukończenia 26. roku życia.*

1. STREFA BILETOWA

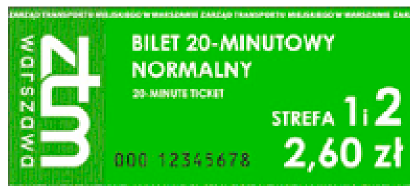
obowiązuje na terenie Warszawy oraz Ząbek.

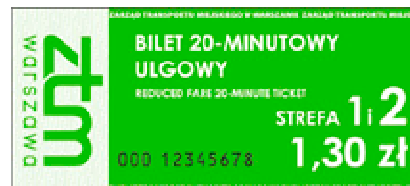
2. STREFA BILETOWA

obowiązuje w gminach: Halinów, Izabelin, Jabłonna, Józefów, Karczew, Kobyłka, Konstancin-Jeziorna, Legionowo, Leszno, Lesznowola, Łomianki, Marki, Michałowice, Nadarzyn, Nieporęt, Otwock, Ożarów Mazowiecki, Piaseczno, Piastów, Pruszków, Radzymin, Raszyn, Stare Babice, Sulejówek, Wiązownia, Wieliszew, Wołomin, Zielonka.

CZASOWE, DWUSTREFOWE, OZNACZONE KOLORAMI:

jasnozielony: 20-minutowy (normalny 2,6 zł, ulgowy 1,3 zł)





zielony: 40-minutowy (normalny 3,8 zł, ulgowy 1,9 zł)





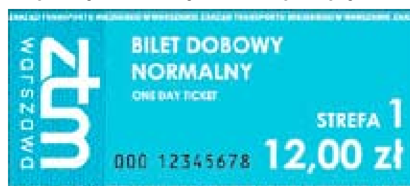
morski: 60-minutowy (normalny 5,2 zł, ulgowy 2,6 zł)





KRÓTKOOKRESOWE, OZNACZONE KOLORAMI:

błękitny: dobowy, obowiązujący w 1. strefie (normalny 12 zł, ulgowy 6 zł)



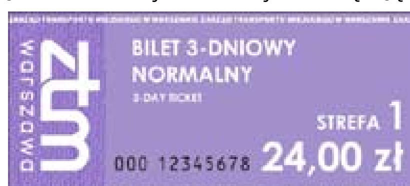


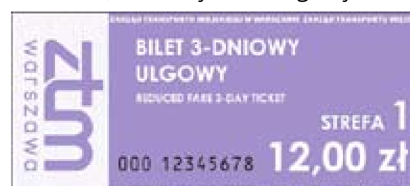
niebieski: dobowy, obowiązujący w 1. i 2. strefie (normalny 19 zł, ulgowy 9,5 zł)





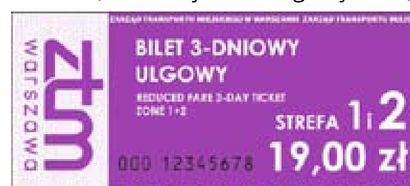
jasnofioletowy: 3-dniowy, obowiązujący w 1. strefie (normalny 24 zł, ulgowy 12 zł)





fioletowy: 3-dniowy, obowiązujący w 1. i 2. strefie (normalny 38 zł, ulgowy 19 zł).

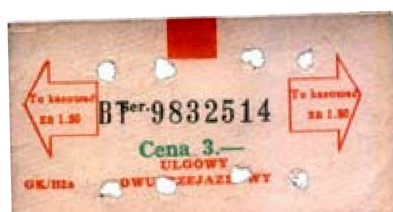






BILET Z DZIURKĄ

W WARSZAWIE POTWIERDZENIEM OPŁATY ZA PRZEJAZD JEST „OD ZAWSZE" BILET. CHOĆ W POLSCE BILET „KRÓLUJE" W KOMUNIKACJI WIELU MIAST, TO NIE WE WSZYSTKICH KRAJACH ŚWIATA SIĘ PRZYJĄŁ. W STANACH ZJEDNOCZONYCH DO DZIŚ ZA PODRÓŻ PŁACI SIĘ BILONEM U KIEROWCY AUTOBUSU, NIE OTRZYMUJĄC POTWIERDZENIA.



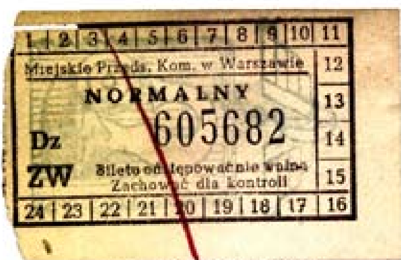


Cena za przejazd komunikacją miejską jest uzależniona od jego ważności, strefy czy rodzaju ulgi. Jednak nie zawsze tak było – koszt podróży zależał od rodzaju transportu. Jeszcze w latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku przejazd autobusem był niemal luksusem. Lepszy tabor oznaczał wyższe ceny biletów. Taniej było w tramwaju czy trolejbusie. Aż do 1992 roku obowiązywała oddzielna opłata za podróż autobusem pospiesznym, przy czym do lat osiemdziesiątych jej wysokość dodatkowo zależała od długości trasy. Później ustanowiono jednolitą cenę za taką podróż – 10 zł wobec 3 zł w zwykłym autobusie.

UNIWERSALNY – DWA RAZY KASOWANY

Lata osiemdziesiąte to czasy świetności biletów dwukrotnego kasowania. Taki bilet był dobrym rozwiązaniem, zarówno przy przejazdach normalnych, jak i ulgowych. Przy pełnej odpłatności wymagał skasowania z obu stron, a przy ulgowych z jednej.

W 1983 roku wprowadzono jednolite bilety komunikacji miejskiej w całym kraju. Bilet dwukrotnego kasowania za 3 zł upoważniał do przejazdu autobusem, tramwajem lub trolejbusem. Zamiast nazwy miasta - jak obecnie - widniał na nim czarny napis „Komunikacja miejska". Najważniejszym elementem





Bilet (z francuskiego billet) to dokument potwierdzający uprawnienie do skorzystania z określonej usługi (np. wejścia na mecz, przejazdu autobusem), za którą uiściło się opłatę przy jego nabyciu. Bilet jest znakiem legitymacyjnym potwierdzającym, że okaziciel (bilety kasowane) albo osoba imiennie wskazana (bilet okresowy) posiada uprawnienie do skorzystania z usługi oferowanej przez przedsiębiorcę posługującego się biletem.



na bilecie była cena - duża zielona cyfra, np. 3 zł. Charakterystycznym elementem dla tych biletów były dwie poziome strzałki, umiejscowione na krawędziach, z napisem „Tu kasować za 1,5 zł". Było to wygodne rozwiązanie dla pasażerów – ten sam rodzaj i wzór biletu obowiązywał zarówno w Szczecinie, Krakowie, Wrocławiu czy Warszawie.

PODWYŻKA CO 6 TYGODNI

Powstanie samorządów w 1990 roku zmieniło sytuację transportu publicznego. Miasta i gminy samodzielnie zaczęły organizować i finansować komunikację miejską oraz ustalać ceny biletów. Z obiegu wycofano jednolite bilety obowiązujące w całym kraju, a w ich miejsce samorządy zaczęły drukować własne z nazwą miasta czy przewoźnika. Dwa lata później (1992_ powstał Zarząd Transportu Miejskiego m. st. Warszawy. Obecnie ZTM należy do największych organizatorów komunikacji w Europie.

Pierwszy okres lat dziewięćdziesiątych to częste podwyżki w Warszawie. Galopująca inflacja dochodząca do 600 procent spowodowała wzrost ceny biletu z 15 do 1200 zł. Tylko na przełomie 1989 i 1990 roku taryfę zmieniano średnio co 6 tygodni. Co kilka miesięcy pojawiały się bilety o dwukrotnie większych nominałach. Działo się to tak szybko, że na niezużytych stawiano nowe ceny – popularną jeszcze wówczas – pieczątką tuszową.

ZABEZPIECZONY – JAK BANKNOT

Wygodnym dla pasażerów, ale dość krótko użytecznym rozwiązaniem okazały się biletomaty. Wysoka inflacja wyparła monety, które przestały być środkiem płatniczym. Za to w Warszawie pojawiły się podrobione bilety. By to wyeliminować, wprowadzono znak wodny, a gdy i to rozwiązanie okazało się niedoskonałe, dołożono srebrny hologramowy pasek z herbem Warszawy i logotypem ZTM. W 1994 roku w górnej części biletu dwukrotnego kasowania dominował napis „Bilet bez znaku wodnego jest nieważny". Pięć lat później – „Bilet bez znaku wodnego i hologramu jest nieważny".

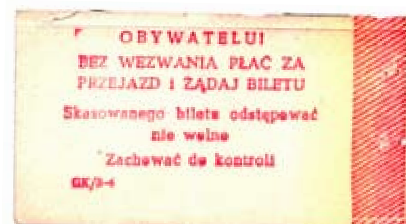
BILET Z DZIURKĄ

Do końca lat dziewięćdziesiątych bilety kasowano w specjalnym kasowniku z rączką. Układ dziurek zawierał informację o dniu miesiąca oraz numerze pojazdu. Po uruchomieniu w 1995 roku metra bilet należało skasować w kasownikach zamontowanych przy wejściach do stacji. Tu układ dziurek zawierał informację o miejscu, z którego pasażer rozpoczynał podróż. Przez krótki czas po uruchomieniu kolejki podziemnej, bilet jednorazowy umożliwiał przesiadkę z metra do autobusu lub tramwaju.

ERA PASKA MAGNETYCZNEGO

Wzrost przewozów, coraz większa liczba fałszerstw oraz potrzeba opracowania efektywnego systemu pobierania opłat i zbierania danych o sprzedaży i wykorzystania biletów spowodowały, że **Warszawa, jako pierwsze miasto w Polsce, wdrożyła nowoczesny elektroniczny system biletowy**. W 2001 roku pojawiły się bilety z paskiem magnetycznym, na których obok standardowych nadruków, umieszczano elektroniczny zapis o rodzaju biletu, dniu, godzinie oraz numerze linii, w której go skasowano. Dzięki takiemu zapisowi informacje na biletach są znacznie szersze niż przy zastosowaniu archaicznego „dziurkacza". W autobusach i tramwajach pojawiły się charakterystyczne żółte kasowniki, a na stacjach metra bramki.











NIE TYLKO W KIOSKU

Stale rozwija się sieć sprzedaży biletów. Do kiosków z prasą, osiedlowych sklepów spożywczych, urzędów pocztowych dołączyły mobilne automaty, zamontowane w pojazdach komunikacji miejskiej. Obecnie są w 120 autobusach oraz 40 tramwajach. Dodatkowo, na ulicach Warszawy rozstawionych jest 269 biletomatów. Zlokalizowane są przy większych węzłach przesiadkowych, przystankach oraz w sąsiednich gminach. Jest to szczególnie ważne w porach nocnych oraz na obrzeżach aglomeracji, gdzie gęstość punktów sprzedaży biletów jest niewielka. Jeden z operatorów biletomatów takie urządzenia postawił również przy stacji kolejowej... w Łodzi.

Tylko w czerwcu br. sprzedano 4,7 mln biletów czasowych, 2,3 mln biletów jednorazowych i prawie 900 tys. biletów krótkookresowych. Najpopularniejszym biletem jest 20-minutowy – sprzedano prawie 4 mln sztuk.

MOBILNY BILET

W 2008 roku ZTM umożliwił pasażerom zakup biletu przez telefon komórkowy. Procedura sprowadza się do wprowadzenia kilkucyfrowego kodu na klawiaturze telefonu lub wyboru jednej z opcji, w aplikacji zainstalowanej w aparacie. Do dyspozycji pasażerów są dostępne dwie platformy – mPay oraz SkyCash. Prowadzone są rozmowy z kolejnymi operatorami.

BILET WIELOZADANIOWY

Współczesny bilet (dzięki paskowi magnetycznemu) wszystkie dane ma zakodowane na odwrocie. Pozwala to nie tylko na podróż po Warszawie i okolicach autobusem, tramwajem, metrem lub pociągiem Szybkiej Kolei Miejskiej, ale również na korzystanie z parkingów „Parkuj i Jedź". Posiadacze biletu, od dobowego wzwyż, mogą bezpłatnie zostawić samochód na obrzeżach miasta i kontynuować dalszą podróż do centrum środkami komunikacji miejskiej.

Popularnym rodzajem biletu jest bilet Edmondsona. To drukowany bilet kartonikowy o wielkości około 3 x 5-6 cm. Wprowadzony w 1839 roku był wykorzystywany prawie 150 lat, jako podstawowy typ biletu w wielu kolejach na całym świecie. Drukowany na kolorowych kartonikach przekazywał dodatkowe informacje – przykładowo żółty - I klasę, zielony - II klasę, brunatny - III klasę i szary - IV klasę. Natomiast pionowa czerwona kreska uprawniała do podróży pociągiem pośpiesznym.

Przyjęty był również zwyczaj przecinania na pół biletu wydawanego wg taryfy ulgowej. Wenecja k/Żnina jest jedynym miejscem w Polsce, gdzie jeszcze można kupić tradycyjny bilet. Wydaje je Muzeum Kolei Wąskotorowej.

Nazwa tego biletu pochodzi od angielskiego urzędnika kolejowego Thomasa Edmondsona, który go wynalazł. Jako zwierzchnik kasjerów zauważył, że sposób wystawiania przez nich biletów - wypisywanych ręcznie - jest męczący i podatny na „machlojki", a także trudno kontrolować wpływy z kasy. Dlatego wymyślił system kartonikowy.





BILET NIEPAPIEROWY

WARSZAWSKA KARTA MIEJSKA POJAWIŁA SIĘ W STOŁECZNEJ KOMUNIKACJI DZIESIĘĆ LAT TEMU. OD TEGO CZASU ROZSZERZONO JEJ FUNKCJE, A PASAŻEROWIE MOGĄ ZAPROJEKTOWAĆ WŁASNY NOŚNIK BILETÓW. NIE ZMIENIŁ SIĘ JEDYNIE STANDARD NOŚNIKA I CHARAKTERYSTYCZNY NIEBIESKI AWERS WKM, KTÓRĄ CODZIENNIE NOSI PRAWIE MILION WARSZAWIAKÓW.



Od samego początku nośnikiem dla Warszawskiej Karty Miejskiej jest zbliżeniowa karta pamięciowa MIFARE 1 kB standard. Ten typ karty nie posiada interfejsu stykowego, ani paska magnetycznego. Całość wymiany danych oraz zasilanie układu pamięciowego odbywa się za pomocą fal radiowych. Nośnik posiada wtopioną antenę i układ pamięci. Okres użytkowania karty wynosi 10 lat (nieograniczona liczba odczytów i ok. 100 tys. zapisów).

Na początku lat dziewięćdziesiątych w stolicy stosowano dwa rodzaje biletów – krótkookresowe papierowe (dziurkowane w kasownikach) oraz okresowe (tekturowa legitymacja z hologramem). Dość niski poziom zabezpieczeń, problemy logistyczne związane ze składowaniem tak dużej ilości biletów oraz ograniczone możliwości uelastycznienia taryfy spowodowały, że władze Warszawy podjęły decyzję o zastąpieniu ich bardziej nowoczesnymi nośnikami. W 1994 roku podpisano umowę dotyczącą wdrożenia systemu Pobierania Opłat za Przejazdy. Zdecydowano o zastosowaniu rozwiązania używanego w Europie (Niemcy, Hiszpania, Francja) – biletów z paskiem magnetycznym. System ten obejmował dostawę bramek do metra, urządzeń (kasowników) w komunikacji naziemnej, terminali do sprzedaży biletów, terminali do kontroli, urządzeń do doraźnej produkcji biletów magnetycznych oraz komputerowego centrum systemu. Wszystkie urządzenia zostały połączone siecią transmisji danych.

HI-TECH W KOMUNIKACJI

Początki były trudne. Wprowadzenie nowych biletów wiązało się ze zmianą całego systemu kontroli, sprzedaży i ewidencji na system elektroniczny. Była to prawdziwa rewolucja technologiczna i poważne wyzwanie logistyczne.

Równolegle z wdrożeniem biletów magnetycznych wprowadzono tzw. elektroniczną kartę zbliżeniową. Jest to karta o podobnych rozmiarach, jak karta płatnicza, posiadająca unikalny numer prezentowany w formie wizualnej i elektronicznej, z wtopionym układem pamięci i anteną, bez własnego źródła zasilania.

NIEBIESKA Z PASKIEM

Kartę zbliżeniową nazwano Warszawską Kartą Miejską. Od początku jej awers jest niebieskiego koloru. Pierwsze karty zastosowane w Warszawie nie miały jeszcze białego rewersu. Wówczas na jej odwrocie znalazły się zdjęcia stolicy. Następne karty wydawano już z jednostronnym nadrukiem, pozostawiając wolną przestrzeń do wykorzystania w przyszłości.

Od początku Warszawska Karta Miejska mogła być używana jako bilet imienny lub na okaziciela, a do personalizacji stosowano obowiązującą technologię umieszczania ręcznego zapisu danych na specjalnym pasku.

Pierwsze karty zbliżeniowe pojawiły się w stołecznej komunikacji 1 października 2001 roku. Można było na nich zakodować bilety 30- i 90-dniowe. Nowością była jednak możliwość wyznaczenia – poprzez aktywację – okresu ważności przez samych pasażerów.

Sieć punktów, w których można było zakodować bilet na karcie budowano stopniowo. W pierwszych miesiącach było to jedynie 60 placówek Poczty

Polskiej i kilka własnych (w ówczesnej siedzibie ZTM przy ul. Senatorskiej oraz w punktach uruchamianych doraźnie). Podpisanie umowy z Mennicą Państwową o uruchomieniu od 2002 roku dodatkowych punktów doładowań tzw. Sieci Strefa (kioski i saloniki prasowe wyposażane w terminale) rozszerzyło możliwości korzystania z WKM.

NIE TYLKO BILET

Ważnym krokiem było zintegrowanie systemu pobierania opłat za przejazdy komunikacją z systemem płatnego parkowania (parkometry). Początkowo w Warszawie emitowano dwie odrębne karty, a po przejęciu przez samorząd miejski zarządzania parkowaniem, obydwie aplikacje umieszczono na jednej karcie. W 2004 roku w znacznej części punktów obsługujących pasażerów wprowadzono możliwość kodowania impulsów parkingowych na WKM. Tym samym, na karcie miejskiej po raz pierwszy znalazła się elektroniczna portmonetka z impulsami parkingowymi.







NA INNY NOŚNIK

Nośnikiem biletów komunikacji miejskiej są także elektroniczne legitymacje studenckie (ELS); rozwiązanie takie istnieje w Warszawie od pięciu lat. Dotychczas ZTM podpisał porozumienie z 16 uczelniami, a z takiego rozwiązania może korzystać ok. 300 tys. studentów. Warszawskie ELS oprócz typowych funkcji związanych z uczelnią, umożliwiają zakodowanie biletów i płacenie za parking.

W ubiegłym roku połączono najczęściej spotykane karty: miejską i bankową (debetową lub kredytową). Warszawa stała się drugim miastem na świecie (po Singapurze) i pierwszym w Europie, gdzie zastosowano tak innowacyjne rozwiązanie. Dzięki współpracy z Citi Handlowy powstała Miejska Karta Płatnicza. Pozwala to zmniejszyć liczbę kart noszonych w portfelu oraz zaoszczędzić do 20 proc. wartości biletu. Projekt zdobył tytuł najbardziej innowacyjnej polskiej karty w 2010 roku, podczas konferencji Central European Electronic Card – jednego z najważniejszych europejskich spotkań przedstawicieli branży kart płatniczych.

Trwają prace także nad wdrożeniem karty kibica, umożliwiającej (poza wstępem na stadiony) kodowanie biletów komunikacji miejskiej i opłat parkingowych.

OSOBISTA WKM

W czerwcu 2008 roku została wprowadzona do obiegu tzw. spersonalizowana Warszawska Karta Miejska, na której, w miejsce białego rewersu, karty umieszczono dane właściciela. Takie rozwiązanie skutecznie wyeliminowało możliwość zatarcia podpisu lub próby fałszerstwa WKM, a pasażer



"Kodomaty" służą do aktywacji biletów zakupionych poprzez usługę e-WKM

nie musi wozić ze sobą dokumentów potwierdzających tożsamość (z wyjątkiem osób korzystających z ulg).

Do 31 lipca br. spersonalizowaną WKM wyrobiło 973 219 pasażerów.

W 2010 roku uruchomiono usługę e-WKM. Dzięki temu, np. bilet miesięczny można kupić nie wychodząc z domu, korzystając z tzw. szybkich przelewów lub płatności kartą płatniczą. Sprzedaż odbywa się poprzez specjalną stronę internetową www.ztm.waw.pl/ewkm. Usługa skierowana jest do właścicieli spersonalizowanych Warszawskich Kart Miejskich oraz Elektronicznych Legitymacji Studenckich. Kupione w ten sposób bilety można aktywować w 50 specjalnych „kodomatach", zainstalowanych na każdej stacji metra oraz w Punktach Obsługi Pasażerów. Pasażer powinien tylko pamiętać o aktywacji kontraktu przed pierwszym przejazdem w bramce metra lub kasowniku. Od uruchomienia tej usługi kupiono ok. 5 tys. biletów długookresowych. Trwają prace nad możliwością aktywowania kupionych w ten sposób biletów w kasownikach, bramkach metra oraz parkometrach.

MIESIĘCZNY W KOMÓRCE

Przyszłość, to możliwość wykorzystania telefonów komórkowych z technologią NFC jako nośników biletów. Wówczas zwykły telefon komórkowy oraz jego karta SIM wyposażone zostaną w specjalną aplikację, która w zależności od potrzeb, będzie mogła pełnić funkcję warszawskiej karty miejskiej. Możliwe będzie przechowywanie na jednej karcie SIM kilku kart wirtualnych i aktywowanie ich w zależności od aktualnych potrzeb. W autobusie telefon może być biletem, a w restauracji kuponem obiadowym lub portmonetką.

To zapewne nie jedyne przyszłościowe zastosowanie. Przy takim rozwoju technologii informatycznych czekają nas rozwiązania, o których dziś jeszcze nikt nie pomyślał.

KALENDARIUM WKM

1992-1994 – prace przygotowawcze, związane z wyborem nowego nośnika biletów i systemu sprzedaży

17 czerwca 1994 – podpisanie umowy z firmą Ascom Monetel na dostarczenie Systemu Pobierania Opłat za Przejazdy (SPOzP)

15 września 1998 – koniec renegocjacji umowy, podpisanie tzw. I aneksu do umowy – uzupełnienie kontraktu o kartę zbliżeniową (standard MIFARE 1 kB)

20 lipca 2000 – II aneks do umowy, uaktualniający harmonogram wdrożenia Systemu Pobierania Opłat za Przejazdy – ilość urządzeń, terminy montażu itd.

sierpień/wrzesień 2000 – początek montażu urządzeń, przygotowanie bramek metra do obsługi karty, testowanie pierwszych kart próbnych przez pracowników ZTM

październik 2000 – uruchomienie urządzeń (bramek) na 12 stacjach metra

kwiecień 2001 – początek montażu żółtych kasowników w 2 tys. pojazdów komunikacji miejskiej, początkowo tylko w pojazdach MZA i TW

czerwiec 2001 – przetarg na dostawę pierwszej partii kart

wrzesień 2001 – zakończenie montażu urządzeń w pojazdach i wyposażenie w kasowniki pojazdów pozostałych przewoźników, w tym także prywatnych

24 września 2001 – podpisanie umowy ZTM z Mennicą Państwową (obecnie Mennica Polska) na obsługę kodowań

1 października 2001 – uruchomienie Systemu Pobierania Opłat za Przejazdy (SPOzP) i wprowadzenie nowej taryfy przewozowej. Osoby, które ukończyły 70 lat, otrzymały wejściówki do metra, zakodowane na karcie

styczeń 2002 - uruchomienie dodatkowych punktów doładowań, tzw. Sieci Strefa i dostawa przez Mennicę Państwową pierwszych 30 automatów do kodowania WKM na stacjach metra

2004 – uzupełnienie WKM o aplikację parkingową

wrzesień 2006 – umieszczenie aplikacji umożliwiającej kodowanie biletów komunikacji miejskiej na pierwszych elektronicznych legitymacjach studenckich

czerwiec 2008 – wprowadzenie spersonalizowanej WKM ze zdjęciem i danymi pasażera

czerwiec 2009 – montaż pierwszych nowoczesnych biletomatów do kodowania i sprzedaży biletów ZTM, zainstalowanych przez Mennicę Polską i firmę ASEC

2009 – kampania promująca wymianę kart na karty osobiste w Warszawie i gminach podwarszawskich

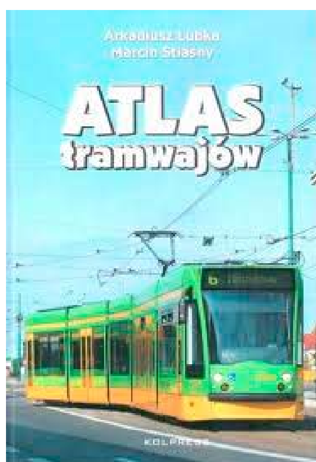
2010 – wdrożenie systemu zakupu biletu długookresowego przez Internet (e-WKM)

2010 – powstanie Miejskiej Karty Płatniczej, będącej połączeniem WKM i karty płatniczej

BISTRO **W TRAMWAJU**



ROZMOWA Z MARCINEM STIASNYM, WSPÓŁAUTOREM „ATLASU TRAMWAJÓW"



Ukazała się Pana kolejna książka o komunikacji miejskiej. Jednak „Atlas tramwajów" jest nie tylko o tramwajach.
To rodzaj almanachu. Przede wszystkim wagonów obecnie eksploatowanych, charakterystyka sieci tramwajowych, z mapami, opisami, ich historią, schematem wagonu tramwajowego, kalendarium rozwoju sieci tramwajowej w Polsce i na świecie.

W książce pisze Pan również o sieci trolejbusowej. Dlaczego?
To komunikacja na prąd. W Polsce są tylko trzy miasta, gdzie komunikacja trolejbusowa zastępuje klasyczną tramwajową – w Tychach, Lublinie i Gdyni. To zbyt mało, by wydawać oddzielną książkę. W „Atlasie" jest też rozdział o metrze, czyli podziemnym tramwaju oraz o Warszawskiej Kolei Dojazdowej, która przez miłośników komunikacji jest uważana bardziej za podmiejski tramwaj niż kolej.

Czy tramwaj to brzmi dumnie?
Nadal jest wyznacznikiem wielkomiejskości. Podnosi prestiż miejscowości, w której działa sieć tramwajowa. Potrzebna jest do tego specjalna infrastruktura, zaplecze, ulice rozbudowuje się z myślą o sieci tramwajowej, jest więcej przestrzeni między budynkami. I do tego tramwaj jest przyjazny – ekologiczny, a od niedawna mniej hałaśliwy.

Władze samorządowe niektórych miast myślą o reaktywacji bądź budowie sieci tramwajowej. Przykładem jest Olsztyn.
To obecnie jedyne polskie miasto, które myśli o budowie sieci tramwajowej, składającej się z trzech linii. Zresztą po Olsztynie tramwaj elektryczny jeździł do 1965 roku. Były też plany budowy sieci tramwajowej w Lublinie, Kielcach (kupiono nawet tramwaj na aukcji WOŚP), Radomiu (jeden z komisów zakupił kilka wagonów tramwajowych chcąc zachęcić władze samorządowe do ich zakupu).

Zaskakuje istnienie sieci tramwajowej w mniejszych miastach, jak np. Grudziądz, w którym mieszka niespełna 100 tys. osób.
W Grudziądzu tradycje są bardzo długie, bo tramwaj elektryczny funkcjonuje od 1899 roku, a konny (przez trzy lata działał) od 1896 roku. Są naturalnie miasta, w których nie ma ekonomicznego uzasadnienia dla istnienia sieci tramwajowych, jak np. w Gorzowie Wielkopolskim. Tam miasto rozbudowało się w innym kierunku niż przebiega sieć tramwajowa. Ona spełniała swoją funkcję 100 lat temu, ale przez lata nie rozwijano jej.



OBECNIE ZADANIEM SIECI TRAMWAJOWEJ JEST WYCOFANIE RUCHU SAMOCHODOWEGO Z CENTRUM.



Marcin Stiasny
miłośnik komunikacji. Autor „Warszawskie autobusy i trolejbusy" (2005), „Atlasu autobusów" (2008), współautor „Atlasu tramwajów" (2011) oraz „Atlasu Linii Kolejowych Polski 2010". Pracuje w Zarządzie Transportu Miejskiego m. st. Warszawy, gdzie jest kierownikiem sekcji Marketingu Przemysłowego Działu Promocji.

W polskich sieciach tramwajowych nie ma znormalizowanego rozstawu szyn.
W czterech miastach sieć tramwajowa jest wąskotorowa – w Grudziądzu, Bydgoszczy, Toruniu i Łodzi. To tańsze rozwiązanie, idealne przy węższych ulicach (promień skrętu jest mniejszy). Przy czym szerokość wagonu jest ta sama, zmieniony jest tylko rozstaw kół. Początkowo w Warszawie sieć tramwajowa miała rosyjską szerokość 1525 mm, ale po wojnie zmieniono ją na kolejową, czyli 1435 mm.

Łódzkie, podmiejskie linie tramwajowe są ewenementem na skalę ogólnopolską. Można spotkać podobną sieć w Europie?
W Belgii jest jedna podmiejska linia tramwajowa (Kusttram), łącząca miejscowości wybrzeża Morza Północnego - od Adinkerke przy granicy z Francją do Knokke-Heist w pobliżu granicy z Holandią. To najdłuższa linia tramwajowa na świecie - składająca się z 70 przystanków i o długości 68 km. Łódzkie tramwaje podmiejskie obsługują najdłuższą w Polsce i drugą w Europie linię tramwajową o numerze 46, z długością 38 km od pętli Chocianowice-Ikea do Ozorkowa przez Zgierz.

Jaka sieć tramwajowa jest najciekawsza w Polsce?
Na Górnym Śląsku. To bardzo specyficzna sieć składająca się z kilku linii podmiejskich, łączących 12 miast. Pod względem krajobrazowym jest to sieć wielu kontrastów. Z jednej strony – linie prowadzą między fabrykami, z drugiej – obok domków jednorodzinnych, między podwórkami. Wiele tych linii jest jednotorowych, czekających na przejazd na tzw. mijankach (w Warszawie jest tylko jeden taki odcinek na Boernerowie, gdzie od niedawna jeździ „20"). Częścią tej sieci jest linia 38 w Bytomiu, z jedynym w Polsce tramwajem dwuosiowym regularnie kursującym.

A w Europie?
W Wuppertal (Niemcy) od ponad 110 lat kursuje niemiecki tramwaj podwieszony z kołami na dachu, jadącymi po szynie poprowadzonej nad ulicami. Innym przykładem jest linia w Czeriomuszkach w Rosji, która dowozi pracowników do zapory i elektrowni. To trzykilometrowy odcinek, po którym można jeździć za darmo. Z kolei na Krymie działa specjalna linia tramwajowa, która dowozi turystów z pensjonatu do plaży nad Morzem Czarnym. Około 1,5 km trasy w linii prostej.

Jak wypadamy na europejskiej mapie tramwajowej?
Nie mamy się co porównywać z Niemcami i ich bogatą tradycją komunikacji tramwajowej. W Polsce mamy 14 sieci tramwajowych, podczas gdy nasz zachodni sąsiad trzykrotnie więcej. Uniknęliśmy na szczęście trendu po II wojnie światowej. Wówczas w wielu krajach na całym świecie masowo likwidowano komunikację tramwajową. Tak było we Francji, Wielkiej Brytanii oraz w Stanach Zjednoczonych. Warto przypomnieć, że tramwaj na przełomie XIX i XX wieku był nowoczesnym środkiem komunikacyjnym. Idealnym przy rozwijających się miastach i w czasach, gdy złoty wiek motoryzacji dopiero miał nastąpić.

A jak to wygląda obecnie?
Nie buduje się już charakterystycznych dla Rosji, Rumunii czy polskiej Częstochowy linii tramwajowych łączących miasto z kombinatem. Obecnie zadaniem sieci tramwajowej jest wycofanie ruchu samochodowego z centrum.

W książce jest rozdział o liniach turystycznych. Czy można mówić już o modzie?
Przez długie lata nie przywiązywano wagi do wycofywanych z użytku wagonów. Część z nich przetrwała tylko dlatego, że była taborem technicznym. Dopiero pod koniec lat dziewięćdziesiątych, gdy miasta zwróciły uwagę na promocję, zaczęto odrestaurowywać stare wagony gospodarcze. Choć wagony zabytkowe są w każdym mieście, to regularne linie turystyczne kursują nie tylko w Warszawie, Krakowie, Szczecinie, Poznaniu. Znów przywołam przykład zachodniego sąsiada. W Berlinie kursują tramwajowe wagony restauracyjne. To specjalna linia tramwajowa, gdzie podróż jest dodatkiem, np. do romantycznej kolacji przy świecach. Zresztą po Poznaniu jeżdżą wagony użytkowane wcześniej w Düsseldorfie, w których w środkowej części - na przegubie - było bistro.